



Dalla colonnina al servizio: le strategie dei CPO per la PA

GLI OPERATORI METTONO IN CAMPO CAPACITÀ DI INVESTIMENTO, COMPETENZE PROGETTUALI E GESTIONE END-TO-END, MENTRE GLI ENTI LOCALI DEFINISCONO PRIORITÀ E CARATTERISTICHE DEI TERRITORI. SI TRATTA DI UNA COLLABORAZIONE CHE PUÒ FAVORIRE LO SVILUPPO DELLA RETE, MA CHE RICHIEDE ANCHE MAGGIORE EFFICIENZA NEI PROCEDIMENTI AUTORIZZATIVI E NELLA REALIZZAZIONE DEGLI INTERVENTI

Il rapporto tra operatori della ricarica e Pubblica Amministrazione sta assumendo un ruolo sempre più rilevante nello sviluppo delle infrastrutture destinate all'uso pubblico. Per i Comuni e gli enti locali, infatti, la diffusione della mobilità elettrica non riguarda soltanto l'installazione di un determinato numero di punti di ricarica, ma la costruzione di un servizio che deve integrarsi con la mobilità urbana, con l'assetto del territorio e con le esigenze di cittadini, imprese e visitatori. Per i CPO, di conseguenza, il confronto con gli enti locali rappresenta un ambito nel quale mettere a disposizione non soltanto tecnologia e capacità operativa, ma anche competenze di pianificazione, progettazione e gestione. Dai diversi modelli proposti dagli operatori emerge un'impostazione abbastanza chiara: l'infrastruttura tende a essere considerata come il risultato finale di un processo più articolato, che parte dalla

conoscenza del territorio e arriva alla gestione dell'impianto per tutta la sua vita operativa. L'obiettivo è quindi superare una logica puramente installativa, nella quale l'operatore si limita a fornire e mettere in esercizio le colonnine, per assumere un ruolo più ampio nella definizione e nell'erogazione del servizio.

Il territorio prima della tecnologia

Uno degli elementi ricorrenti nelle strategie dei CPO è l'analisi preliminare del territorio. Prima di definire il numero e la tipologia delle infrastrutture, gli operatori prendono in considerazione i flussi di traffico, le abitudini di mobilità, l'accessibilità delle aree, la presenza di servizi, la vocazione turistica e commerciale dei diversi contesti e, soprattutto, la disponibilità della rete elettrica. L'approccio riflette una consapevolezza maturata nel mercato: non esiste una soluzione di ricarica valida indistintamente per ogni

Comune o per ogni area urbana. Una stazione destinata a una zona centrale caratterizzata da soste prolungate risponde a esigenze diverse rispetto a un'infrastruttura collocata lungo un asse ad alta percorrenza. Allo stesso modo, una località turistica può presentare una domanda fortemente stagionale, mentre un centro urbano deve confrontarsi con flussi quotidiani e con una maggiore varietà di utenti. L'analisi della domanda potenziale diventa quindi il primo strumento per orientare le scelte tecnologiche. Potenza, numero di punti, rapporto tra ricarica in corrente alternata e continua, distribuzione delle stazioni e modalità di accesso devono essere coerenti con le caratteristiche dell'area e con gli obiettivi dell'amministrazione. In questa fase il ruolo del CPO può diventare quello di un interlocutore tecnico capace di tradurre gli indirizzi della PA in un progetto concretamente realizzabile. Questo approccio assume particolare importanza anche quando l'infrastruttura viene realizzata su aree private a uso pubblico. In questi casi il confronto con gli uffici tecnici e urbanistici dell'amministrazione diventa determinante per integrare le stazioni nel contesto urbano e coordinare il progetto con i processi autorizzativi.

Un interlocutore per l'intero ciclo di vita

Un secondo elemento comune riguarda l'estensione del ruolo del CPO oltre la fase di realizzazione. I modelli descritti dagli operatori tendono infatti a coprire l'intero ciclo di vita dell'infra-

struttura: progettazione, approvvigionamento, opere civili, installazione, connessione alla rete, collaudo, messa in esercizio, monitoraggio, manutenzione e assistenza. Per la Pubblica Amministrazione questo significa poter contare su un interlocutore in grado di coordinare attività che coinvolgono soggetti e competenze differenti. La complessità di una stazione di ricarica non si esaurisce nell'installazione dell'hardware: occorre verificare la potenza disponibile, gestire il rapporto con il distributore, affrontare gli aspetti autorizzativi, garantire la connettività e integrare le infrastrutture nei sistemi di gestione del CPO. Una volta attivo il servizio, diventa altrettanto importante assicurare continuità operativa, manutenzione e assistenza. La capacità di prendere in carico questi aspetti rappresenta dunque una delle principali leve attraverso cui gli operatori si propongono alla PA. Il modello end-to-end riduce il numero di passaggi a carico dell'amministrazione e consente di spostare il focus dalla realizzazione dell'opera alla qualità del servizio offerto ai cittadini. In questo quadro si collocano anche formule contrattuali differenti. Alcuni operatori prevedono un investimento diretto, assumendosi i costi di progettazione, installazione, connessione e gestione e mettendo a disposizione dell'ente un servizio senza oneri iniziali. Altri affiancano a questa formula una modalità nella quale sono invece gli Enti locali a sostenere l'investimento, affidando al CPO la gestione delle infrastrutture e dei servizi associati. Esiste inoltre la possibilità di intervenire su reti già realizzate dall'ente, assumendone la gestione operativa senza necessariamente procedere a una nuova fornitura. La disponibilità di modelli diversi consente quindi di adattare il rapporto alle risorse economiche, alle competenze interne e alle infrastrutture già presenti nei singoli enti.

Il nodo degli iter autorizzativi

Se la progettazione e la gestione rappresentano ambiti nei quali i CPO possono mettere a disposizione competenze consolidate, il rapporto con la PA continua a essere condizionato dalla complessità dei procedimenti necessari per arrivare alla realizzazione delle infrastrutture. Gli iter autorizzativi e realizzativi sono indicati dagli operatori tra i principali fattori in grado di rallentare lo sviluppo. La costruzione di una rete richiede infatti il coordinamento di autorizzazioni, verifiche urbanistiche e tecniche, connessioni alla rete elettrica e interventi sul territorio. La tempistica complessiva può quindi dipendere da una pluralità di soggetti e di passaggi, non sempre facilmente governabili dal singolo operatore. Da qui nasce la richiesta di rendere più rapidi e prevedibili i procedimenti, attraverso una maggiore semplificazione e, tempi certi. L'obiettivo non è eliminare le verifiche necessarie, ma ridurre le sovrapposizioni e rendere più lineare il percorso che porta dall'individuazione dell'area alla messa in servizio dell'infrastruttura. Per i CPO che sostengono direttamente l'investimento, questo aspetto assume un peso particolare. La disponibilità a finanziare progettazione e realizzazione consente alla PA di accelerare lo sviluppo senza impegnare necessariamente risorse proprie, ma l'investimento privato deve poter contare su condizioni amministrative e autorizzative sufficientemente prevedibili. Un progetto già definito e finanziato può infatti trasformarsi in un servizio effettivo soltanto quando i diversi passaggi amministrativi e tecnici vengono completati. La semplificazione degli iter diventa quindi un elemento centrale non soltanto per aumentare il numero delle infrastrutture, ma anche per rendere più efficiente l'impiego degli investimenti destinati alla rete pubblica.

ATLANTE La sfida è accelerare gli iter

Per Atlante, CPO specializzato nella ricarica ultra-rapida, la collaborazione con la Pubblica Amministrazione è essenziale per diffondere la mobilità elettrica. La transizione a zero emissioni richiede un forte gioco di squadra tra operatori privati e istituzioni. Atlante investe sul territorio, sostenendo i costi di progettazione, realizzazione e gestione delle stazioni e affiancando gli enti pubblici nel lungo periodo. A partire dagli indirizzi dell'amministrazione, si analizzano flussi di mobilità, domanda, accessibilità delle aree, fattibilità della connessione elettrica e potenza adeguata. Un team dedicato segue l'intero progetto: autorizzazioni, installazione, connessione alla rete, messa in esercizio, gestione e manutenzione. È soprattutto sugli iter autorizzativi e realizzativi che occorre intervenire. In assenza di vincoli ambientali, paesaggistici, urbanistici o di sicurezza, i progetti definiti e finanziati dall'operatore dovrebbero beneficiare di procedure semplificate e tempi certi. Semplificare non significa ridurre tutele e trasparenza, ma evitare ridondanze e trasformare rapidamente gli investimenti in servizi per cittadini e imprese. Le esperienze maturate da Atlante in numerosi Comuni e sulla rete di Autostrade per l'Italia dimostrano che trasparenza e rapidità possono procedere insieme. Per accelerare davvero lo sviluppo della rete serve un fast track applicabile a tutte le infrastrutture di ricarica, non soltanto a quelle funzionali alla riconversione degli impianti carburanti, come introdotto dal nuovo DDL Concorrenza.



DA SX: CESARE FERRERO (PRESIDENTE DI SOGEM), GABRIELLE TUCCILLO (CEO DI ATLANTE), ARIANNA CENSI (ASSESSORA MOBILITÀ COMUNE DI MILANO), STEFANO BIANCO (PRESIDENTE MUNICIPIO 4 COMUNE DI MILANO)

E.ON Con la PA una rete di ricarica end-to-end

Nel percorso di sviluppo della mobilità elettrica, la collaborazione con la Pubblica Amministrazione rappresenta un elemento centrale per E.ON Drive Infrastructure, società del Gruppo E.ON specializzata nella realizzazione e gestione di infrastrutture pubbliche di ricarica. L'azienda affianca Comuni ed enti locali attraverso un modello end-to-end che comprende analisi preliminare dei flussi di mobilità, progettazione, installazione, gestione operativa e manutenzione, offrendo un unico interlocutore lungo l'intero ciclo di vita del progetto. Il modello prevede inoltre l'investimento diretto della Società, consentendo alle amministrazioni di ampliare i servizi dedicati alla mobilità sostenibile senza oneri economici o gestionali. La collaborazione con gli enti locali contribuisce allo sviluppo della dorsale pan-europea della ricarica, favorendo la diffusione di una rete accessibile e affidabile. Fondamentale anche il ruolo delle amministrazioni nello sviluppo di infrastrutture di ricarica pubblica su aree private, attraverso il confronto con gli uffici tecnici e urbanistici per favorire l'integrazione nei contesti urbani e nei processi autorizzativi. Con oltre 9.000 punti di ricarica pubblici in 11 Paesi europei e una consolidata esperienza nelle infrastrutture di ricarica ad alta potenza (HPC), l'azienda realizza soluzioni in grado di supportare sia la mobilità urbana sia i corridoi di traffico ad alta percorrenza.



EDISON NEXT Due modelli per accelerare la ricarica urbana



di sviluppo territoriale e benessere collettivo. In questo scenario opera Edison Next, società del Gruppo Edison che accompagna aziende, Pubbliche Amministrazioni e comunità locali per crescere insieme attraverso soluzioni energetiche che sostengono la competitività dell'industria e

Aria più pulita, riduzione dell'inquinamento acustico e costi di gestione contenuti: le infrastrutture di ricarica per veicoli elettrici stanno ridefinendo la mobilità urbana. Per le PA, implementare la ricarica a uso pubblico significa offrire un servizio a valore aggiunto alle persone, trasformando l'e-mobility in una leva concreta

generano valore per i territori. Per ridurre i divari territoriali nella diffusione dei punti di ricarica, Edison Next supporta i Comuni in ogni fase del progetto, dalla pianificazione strategica alla progettazione e scelta tecnologica, fino all'installazione di colonnine alimentate al 100% da energia verde, alla gestione continua e all'assistenza dedicata. L'offerta è sviluppata su misura, in particolare per Comuni medio-grandi e mete turistiche, e prevede due differenti modelli di gestione. Nel modello CPO, Edison Next sostiene direttamente l'investimento e si occupa della gestione operativa delle infrastrutture. Nel modello CPO As a Service, invece, è la Pubblica Amministrazione a sostenere l'investimento, affidando a Edison Next la gestione delle infrastrutture e dei relativi servizi. Un ulteriore elemento distintivo è la capacità di intercettare opportunità di finanziamento pubblico. Un esempio concreto è rappresentato dall'installazione di circa 150 punti di ricarica veloci, con potenza di almeno 90 kW, nei parcheggi pubblici di diverse città tra Lombardia e Veneto, realizzata grazie ai fondi PNRR destinati all'ambito urbano.

ELECTRIP La ricarica parte dall'analisi del territorio

Ogni progetto Electrip nasce da un'analisi concreta del territorio. Prima di definire potenza e tecnologia, una piattaforma sviluppata su misura studia i flussi di traffico, gli orari di maggiore passaggio, i servizi presenti e le abitudini di mobilità. Non basta individuare un punto sulla mappa: è la domanda potenziale a stabilire se un sito è pronto e quale soluzione può generare più valore. Da qui prende forma un progetto dedicato: verifica della potenza disponibile, sopralluogo, progettazione, allaccio alla rete, attivazione e gestione continuativa. Il metodo è strutturato, ma il risultato cambia, perché ogni area presenta vincoli e opportunità specifiche. Sul piano economico, Electrip opera come investitore diretto, sostenendo integralmente i costi di progettazione, installazione e allaccio alla rete. L'impegno prosegue per tutta la durata del contratto, attraverso la manutenzione degli impianti e la garanzia della continuità operativa. Ogni stazione è inoltre alimentata con energia certificata proveniente da fonti rinnovabili, tracciabile lungo l'intera filiera. Questo approccio, basato su dati, investimento diretto e gestione a lungo termine, ha portato Electrip a rafforzare la propria presenza anche sulla rete autostradale italiana, grazie a nuove aggiudicazioni con i principali concessionari nazionali.



Investire nel territorio e garantire il servizio

Un altro aspetto significativo dell'offerta dei CPO riguarda la capacità di assumersi una parte consistente del rischio economico e operativo del progetto. Il modello dell'investimento diretto consente alla PA di mettere a disposizione aree e indirizzi di sviluppo senza dover necessariamente sostenere l'intero costo dell'infrastruttura. Per gli operatori, tuttavia, questo modello richiede che la scelta dei siti sia particolarmente accurata. L'investimento viene infatti sostenuto sulla base della prospettiva di utilizzo della stazione nel lungo periodo. Da qui l'importanza dell'analisi dei flussi e della domanda potenziale, che diventa anche uno strumento per valutare la sostenibilità economica dell'intervento. La prospettiva temporale è un elemento centrale. Una rete pubblica non può essere valutata soltanto sulla base del momento della sua inaugurazione, ma sulla capacità di mantenere nel tempo un livello adeguato di disponibilità e affidabilità. Per questo motivo manutenzione, monitoraggio e assistenza sono parte integrante della proposta dei CPO, così come la possibilità di intervenire sulle infrastrutture in caso di guasto o malfunzionamento. Anche l'esperienza d'uso entra progressivamente nella definizione del servizio. Interoperabilità, possibilità di pagamento diretto, roaming con più provider, assistenza continuativa e accessibilità delle stazioni contribuiscono a determinare quanto una rete sia effettivamente fruibile. Per un'amministrazione, quindi, il valore dell'infrastruttura non coincide con il numero di punti installati, ma con la capacità di renderli disponibili agli utenti in modo semplice e continuativo.

POWY Una formula chiavi in mano per i Comuni



Per Powy, la Pubblica Amministrazione è un alleato fondamentale per trasformare la mobilità sostenibile in un'opportunità concreta per i territori. Con oltre 2.400 punti di ricarica, tra attivi e in installazione, in 15 regioni, Powy accompagna già più di 85 Comuni italiani: dalle grandi città come Milano, Roma e Torino alle località montane e costiere, da Madonna di Campiglio a Nardò. Un impegno diffuso che porta la ricarica sempre più vicino alle persone, nei centri storici, nelle periferie, nelle aree turistiche e nei luoghi della vita quotidiana. La collaborazione con Powy rende semplice e sostenibile l'elettrificazione dei territori grazie a una formula "chiavi in mano" e a costo zero per l'ente. Powy gestisce l'intero processo, dall'analisi

dei flussi alla progettazione, dall'installazione alla gestione e manutenzione, con il supporto di un Account Manager dedicato. L'offerta comprende inoltre soluzioni per flotte pubbliche, taxi e car sharing, consulenza normativa, campagne media e il monitoraggio delle ricariche e della CO₂ risparmiata. Nelle gare pubbliche, Powy unisce innovazione, sostenibilità e integrazione nel contesto urbano. L'energia è 100% rinnovabile e la gamma copre tutte le esigenze, dai 22 kW alle soluzioni Ultrafast, con possibilità di personalizzare le stazioni. L'esperienza di ricarica è semplice e affidabile, grazie a pagamenti POS senza registrazione obbligatoria, sensori anti-sosta abusiva e assistenza 24/7. Con un tasso di disservizio inferiore al 2%, Powy si propone come partner per accelerare la transizione verso una mobilità più sostenibile.

Dalla colonnina al servizio pubblico

Il confronto tra i diversi approcci evidenzia infine un'evoluzione nel modo in cui i CPO interpretano il rapporto con la Pubblica Amministrazione. La ricarica viene sempre meno proposta come una semplice dotazione tecnologica e sempre più come un servizio integrato nel territorio. Per i Comuni questo significa poter utilizzare l'infrastruttura anche come strumento di politica urbana. La ricarica può contribuire a sostenere la mobilità dei residenti, accompagnare l'elettrificazione delle flotte pubbliche e dei servizi di taxi e car sharing, migliorare l'accessibilità delle aree turistiche e rafforzare l'attrattività di determinate zone commerciali o urbane. La distribuzione delle stazioni può inoltre essere inserita in una pianificazione più ampia della mobilità locale, evitando che lo sviluppo della rete proceda esclusivamente sulla base della disponibilità occasionale di spazi. In questa prospettiva, la collaborazione tra PA e CPO diventa un rapporto nel quale le competenze dei due soggetti sono complementari. L'amministrazione

R-EV Un progetto integrato al fianco della PA

Per R-ev, la Pubblica Amministrazione rappresenta un interlocutore strategico nello sviluppo di una mobilità elettrica realmente capillare e accessibile. Comuni ed enti pubblici hanno un ruolo centrale nella trasformazione delle città e necessitano di partner capaci di tradurre gli obiettivi di sostenibilità in infrastrutture concrete, efficienti e gestibili nel tempo. R-ev affianca le amministrazioni lungo l'intero percorso di sviluppo del progetto: dall'analisi preliminare del territorio e dei flussi di mobilità all'individuazione delle soluzioni tecnologiche più adatte, dalla progettazione alla fornitura e installazione delle infrastrutture, fino alla gestione, al monitoraggio e alla manutenzione. L'esperienza realizzata nel Comune di Eboli rappresenta un esempio concreto di questo approccio. Il progetto ha previsto lo sviluppo di una rete di infrastrutture di ricarica distribuite in punti strategici della città, in grado di rispondere

alle esigenze di cittadini, visitatori e mobilità urbana. La rete è stata sviluppata in prossimità di aree strategiche come il Municipio, la stazione ferroviaria, la PalaSele e altre zone centrali, integrando soluzioni di ricarica AC e DC. Il valore della proposta R-ev risiede, dunque, nella capacità di offrire un modello integrato, in cui tecnologia, progettazione e gestione operativa convergono in un'unica soluzione. Non una semplice fornitura di infrastrutture, ma un percorso completo al fianco della Pubblica Amministrazione, per trasformare la mobilità sostenibile in un servizio concreto, efficiente e capace di generare valore.



UATTZY Investire nei territori per una rete capillare

Per Uattzy la Pubblica Amministrazione rappresenta un pilastro strategico nello sviluppo della mobilità elettrica. La transizione energetica, infatti, si costruisce insieme ai territori: le infrastrutture di ricarica sono servizi in grado di migliorare la qualità della vita, sostenere il turismo e il commercio locale e rendere le città più attrattive. L'obiettivo di Uattzy è costruire una rete capillare ed efficiente su scala nazionale, partendo dall'analisi delle caratteristiche urbanistiche, dei flussi di mobilità e delle prospettive di sviluppo delle singole comunità. L'azienda affianca Comuni ed enti pubblici lungo l'intero ciclo di vita del progetto, dall'analisi preliminare alla progettazione, dagli iter autorizzativi alla realizzazione, fino alla gestione e manutenzione delle infrastrutture. La proposta comprende soluzioni Quick in corrente alternata per la sosta prolungata e stazioni Fast e Ultra-Fast in corrente continua, oltre a progetti di più ampia scala. Tra questi rientra l'intervento per Poste Italiane, che prevede oltre 2.400 punti di ricarica presso gli uffici postali sul territorio nazionale, e lo sviluppo, in partnership con APCOA, di Green Urban Hub nei parcheggi urbani. Lo sviluppo di ogni progetto parte dall'analisi della mobilità, della vocazione turistica e commerciale dell'area e della disponibilità della rete elettrica. Uattzy segue quindi direttamente autorizzazioni, opere civili, installazione, allaccio, collaudo e integrazione nella propria piattaforma di gestione, garantendo monitoraggio, manutenzione e assistenza tecnica 24 ore su 24. Per il settore pubblico, il modello prevalente è quello IaaS (Infrastructure as a Service), attraverso il quale Uattzy sostiene direttamente tutti i costi di progettazione, fornitura, allaccio, installazione, gestione e manutenzione, mentre l'amministrazione mette a disposizione la superficie per un periodo concordato. Per gli enti che dispongono già di infrastrutture, è invece disponibile il modello OaaS (Operation as a Service), con cui Uattzy ne assume la gestione operativa. Nelle gare pubbliche, l'azienda punta infine su interoperabilità, accessibilità e continuità del servizio, grazie al roaming con oltre 40 provider, al pagamento diretto tramite POS e all'utilizzo di energia verde certificata. Un modello che combina investimento diretto, tecnologia e gestione operativa per trasformare la ricarica in un servizio stabile e accessibile per i territori.

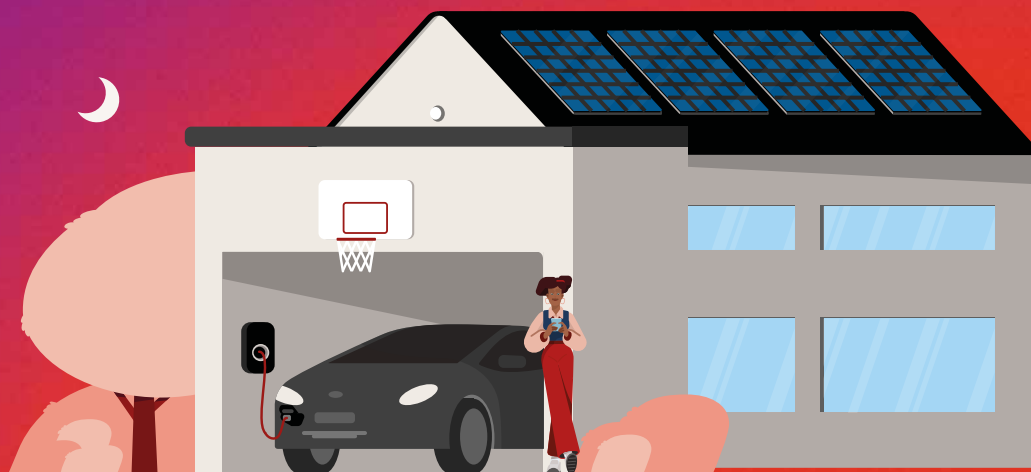


conosce le priorità del territorio, ne definisce gli indirizzi e mette a disposizione aree e strumenti amministrativi; l'operatore porta capacità di investimento, competenze tecniche, conoscenza della domanda, tecnologia e gestione operativa. La sfida dei prossimi anni sarà quindi quella di rendere questo modello di collaborazione più rapido e strutturato. La crescita della mobilità elettrica ri-

chiede infatti che la disponibilità di infrastrutture proceda con tempi coerenti con l'evoluzione della domanda. Per i CPO significa riuscire a trasformare la propria capacità di investimento e gestione in progetti territoriali sostenibili; per la Pubblica Amministrazione significa creare condizioni che consentano a questi investimenti di tradursi rapidamente in servizi effettivamente accessibili.

Il risultato non sarà determinato soltanto dalla quantità di nuove colonnine installate, ma dalla capacità di costruire reti coerenti con i territori, affidabili nel tempo e integrate nei sistemi di mobilità. È su questo terreno che il rapporto tra CPO e PA sembra destinato a evolvere: dalla realizzazione della singola infrastruttura alla costruzione condivisa di un servizio pubblico di ricarica. 

© Riproduzione riservata



Ricarica senza pensieri, risparmia davvero

Scegli E.ON Luce Drive Smarty e Car Connect



Inquadra il QR code
e scopri l'offerta

e-on